

Att planera för väntan

– en studie kring gestaltningen av
kollektivtrafikens hållplatser i Göteborg

Planning for the waiting moment
- a study on the design of
public transport stops in Gothenburg

Therése Ryding



Att planera för väntan – en studie kring gestaltningen av kollektivtrafikens hållplatser i Göteborg

Planning for the waiting moment - A study on the design of public transport stops in Gothenburg

Therése Ryding

Handledare: Arne Nordius, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Gunilla Lindholm, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i Landskapsarkitektur

Kurskod: EX0649

Ämne: Landskapsarkitektur

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: *Hållplats, Centralstationen* (Foto: Therése Ryding, 2014-05-16)

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord:

Kollektivtrafik, Spårvagn, Hållplats, Offentligt rum, Mänsklig skala, Göteborg Stad

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

SAMMANFATTNING

Som aktiv nyttjare av kollektivtrafiken har jag ofta upplevt hur *väntan* kan kännas såpass negativ (tråkig och otrygg) att jag valt andra färdmedel. Måste det se så ut? Vad styr utformningen av hållplatserna i Göteborg och hur skulle de kunna gestaltas för att skapa mervärden?

I denna uppsats har målet varit att redogöra för *varför* hållplatser är utformade som de är, genom exemplet Göteborgs innerstad, samt med hänsyn till detta ifrågasätta och föra en kritisk diskussion kring *hur* hållplatserna skulle kunna planeras och gestaltas för att bidra till en mer attraktiv väntan och urban miljö. Syftet har varit att öka min egen förståelse för denna planering men även belysa hållplatsens potential till att dels få fler att resa kollektivt, dels bidra till en stimulerande tät stad. Studien är indelad i en *inventerande* del som besvarar *vem* och *vad* det är som styr följt av ett *kritiskt diskuterande* avsnitt som ifrågasätter utformningen. Materialet har samlats in genom platsbesök, kvalitativa intervjuer med inblandade aktörer samt en litteraturstudie.

Min slutsats understryker vikten av att bredda inställningen till kollektivtrafikens hållplatser. Idag formas de för att vara en effektiv och funktionell på- och avstigningszon för den kollektiva resan, men hänsyn tas inte till att platsen även är en del av den täta stadens offentliga rum. Det vill säga, en yta där människor även valt att *kollektivt vistas*. Om hållplatsens tilläts präglas mer av de mänskliga behoven och i större utsträckning stimulera individens sinnen, jämte de transportfunktionella kraven, menar jag att både den väntande stunden och stadsmiljön skulle kunna upplevas mer attraktiv.

Nyckelord:

Kollektivtrafik, Spårvagn, Hållplats, Offentligt rum, Mänsklig skala, Göteborg Stad

ABSTRACT

As an active user of public transport, I've often experienced how the moment of waiting has felt so unsatisfying (boring and insecure) that I've chosen other means of transport. Do I have to experience this feeling? What determines how the design of the bus stops looks like in Gothenburg and how could they be planned to create additional values?

In this paper, the goal has been to explain why the stops are designed as they are, through the example of Gothenburg city and, with regard to this, bring up a critical discussion of how the bus stops could be planned and designed to contribute to a more attractive waiting and urban environment. The aim has been to increase my own knowledge for this kind of planning but also highlight the site's potential - to encourage more people to use public transport, and contribute to a stimulating dense city. The study is divided into a collecting part and a critical discussion. The first part answers who's in charge of the design and what factors that contributes to their decision. The second part questions this design. The material has been collected through site visits, interviews with some of the people involved and additional a study of literature.

My conclusion is that the public transport stops can be more than just an effective and functional on-and off zone for the trip. The place is also a part of the dense city's public spaces – an area where people chose to spend their time – which should be taken into consideration. If the human needs and the individual's senses were allowed to characterize it more, and not only the transports functional requirements, the outcome would be a more attractive place for the moment of waiting as well as a more stimulating urban environment.

Keywords:

Public transport, Tram, Bus stop, Public space, Human scale, Gothenburg City

FÖRORD

Detta självständiga arbete är resultatet av kursen EX0649 – Kandidatexamensarbete i landskapsarkitektur vid Landskapsarkitektprogrammet 15 hp, SLU Alnarp.

Jag har i denna akademiska uppsats studerat vad som styr utformningen av kollektivtrafikens hållplatser i Göteborgs Stad och ifrågasatt hur de kan planeras och gestaltas på ett annat sätt för att ge mervärden i form av en mer stimulerande stadsmiljö och större upplevelsevärden för den som väntar.

Jag vill rikta ett stort tack till alla er som svarat på mina mail, ställt upp på långa telefonsamtal och bjudit in till möten – utan er hjälp hade det aldrig gått, tack!

Jag vill också tacka min handledare Arne Nordius som med sin entusiasm uppmuntrat mig till att tro på uppsatsen hela vägen.

Tack även Anna Nordahl för opponering, krigarinstinkt och påminnelser om att njuta av livet.



Alnarp, 2014-05-26
Therése Ryding

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammandrag

Abstract

Förord

Innehållsförteckning

| | |
|--------------------|----------|
| Inledning | 7 |
| Bakgrund | 7 |
| Mål och Syfte | 8 |
| Frågeställningar | 8 |
| Avgränsning | 8 |
| Begreppsförklaring | 9 |
| Material och metod | 9 |
| Disposition | 11 |

DEL I: INVENTERING

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Hållplatsens utformning idag | 12 |
|-------------------------------------|-----------|

| | |
|--|-----------|
| Hållplatsens utformning – VEM styr? | 13 |
| Lagen om kollektivtrafik | 13 |
| Den regionala kollektivtrafikmyndigheten | 13 |
| Västtrafik | 15 |
| Göteborgs Stad | 16 |
| Sammanfattningsvis – VEM styr? | 17 |

| | |
|--|-----------|
| Hållplatsens utformning – VAD styr? | 18 |
| Trygghet och säkerhet | 18 |
| Tillgänglighet | 19 |
| Igenkänningsfaktor | 19 |
| Kostnad | 20 |
| Sammanfattningsvis – VAD styr? | 21 |

DEL II: KRITISK DISKUSSION

| | |
|---|-----------|
| Hållplatsens utformning – Hur kan mervärden nås? | 22 |
| Hållplatsen – För en attraktiv väntan | 22 |
| Hållplatsen – Som del av en stimulerande stadsmiljö | 27 |

| | |
|-------------------|-----------|
| Slutsatser | 30 |
|-------------------|-----------|

| | |
|-------------------|-----------|
| Avslutning | 31 |
| Reflektion | 31 |
| Metoddiskussion | 32 |
| Källkritik | 33 |
| Vidare forskning | 33 |

| | |
|---------------------|-----------|
| Referenser | 34 |
| Otryckta källor | 34 |
| Elektroniska källor | 34 |
| Tryckta källor | 36 |

INLEDNING

BAKGRUND

Jag väntar på spårvagnen, det blåser kallt. Kurens belysning bländar mig – jag ser inte något, men någon ser mig. Den ena bänken är nedspilld och på den andra sitter det redan någon, jag väljer att stå. Minut efter minut läggs till på tavlan. Jag stirrar mig dum på mobilens skärm. Kan den inte bara komma nu! En olustig känsla av både rastlöshet och otrygghet sprider sig. Efter vad som känns en evighet hör jag den, 3:an rullar in och jag hoppar på. Här är det både varmare och tryggare.

Scenariot ovan, min egen erfarenhet av att vänta, är den grundläggande bakgrunden till denna uppsats. Som aktiv nyttjare av kollektivtrafiken har jag ofta upplevt just hur väntan kan kännas såpass negativ att jag valt andra färdmedel. Ofta gäller det sena kvällar eller årets kalla halva, men måste det se så ut? Jag är säker på att jag inte är ensam om att uppleva väntan som just otrygg och tråkig men vad skulle kunna ändra på detta? Varför ser det egentligen ut som det gör?

Städer växer och förväntas bli allt tätare, så även Göteborg. År 2035 uppskattas staden ha 150 000 fler bosatta, 80 000 fler jobbtillfällen och sett till detta vara kärnan i en arbetsmarknadsregion på 1,75 miljoner invånare (Göteborg Stad, Trafikkontoret, 2014, s.3). Hur bör planeringen av en sådan utveckling se ut? Var ska det satsas?

Sveriges kommuner och Landsting har tillsammans med Trafikverket (2012) tagit fram en planeringshandbok, *KOL-trast*, som berör en viktig aspekt för en hållbar samhällsutveckling: *kollektivtrafiken*. Att planera för detta transportmedel går dels i linje med en minskad klimatpåverkan men följer även den rådande trenden om att ta tillbaka staden från bilismen och återinföra den mänskliga skalan, men vad är det då som skapar den kollektivtrafik som får fler att lämna bilen hemma? I förordet till handboken *KOL-trast* sammanfattas detta väl:

”För att kollektivtrafiken ska [kunna bidra till städernas och regionernas utveckling och skapa förutsättningar för tillväxt och ökad välfärd] måste resenärerna uppleva att den är ett attraktivt och prisvärt alternativ till andra färd sätt. Det är därför viktigt att kollektivtrafiken planeras och utformas så att den blir attraktiv för resenärerna, och att samhällsplaneringen skapar goda förutsättningar för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik.” (Trafikverket, 2012)

Citatet understryker vikten av *en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, men vad innebär det i praktiken? Att linjerna blir fler och turer tättare? Att alla turer kommer i tid? Handlar utvecklingen bara om att förbättra stunden i rörelse eller är det lika viktigt att räkna in den *väntan* som transportsättet för med sig? Att effektivisera väntan bör lämpligen vara att minimera denna men hur utformas en *attraktiv väntan*? Hur kan samhällsplaneringen skapa goda förutsättningar för detta?

För att få fler att förstå vinsterna med kollektivtrafiken och skapa en resa som är attraktiv från start till mål tror jag att hållplatsernas utformning är en faktor som starkt kan bidra. I mars 2014 antogs en ny trafikstrategi för Göteborg. Staden vill genom strategin Stadsrum ”bidra till mer *attraktiva stadsmiljöer* där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.” (Göteborg Stad Trafikkontoret, 2014, s.5) Frågan jag ställer mig är hur alla de hållplatser som täcker den attraktiva stadsmiljön kan bidra till att nå detta mål och samtidigt medverka till en attraktiv väntan som får fler att välja ett kollektivt resande.

MÅL OCH SYFTE

Mitt mål är att redogöra för varför hållplatser är utformade som de är, utifrån exemplet Göteborgs kollektivtrafiken, samt utifrån detta föra en kritisk diskussion kring alternativa lösningar. (*vad*)

Syftet med uppsatsen är att öka min förståelse för denna planering samt belysa hållplatsens potential till att dels få fler att resa kollektivt, dels bidra till en stimulerande stadsmiljö. (*varför*)

FRÅGESTÄLLNINGAR

- Vad styr utformningen av hållplatserna i Göteborg?
- Hur kan de planeras och gestaltas på ett sätt som ger mervärden i form av en mer stimulerande stadsmiljö och större upplevelsevärden för den som väntar?

AVGRÄNSNING

Jag har valt att avgränsa min studie till Göteborgs innerstad med fokus på kollektivtrafikens (spårvagns- och bussnätets) hållplatser. Valet av geografiskt läge tar dels utgång i att jag är uppväxt i staden och känner en stor förankring till denna, men framförallt utifrån hållplatsernas och kollektivtrafikens starka närvaro i den urbana miljön. Då spårvagnarna och bussarna i stor utsträckning delar hållplatser i innerstadsmiljön kommer jag främst studera hållplatserna utifrån egenskapen som fysisk plats i staden och inte specifikt hur de är förankrade till fordonstyp.

Uppsatsen tar utgång i min egen otillfredsställelse av att vänta på platsen vilket medför att jag avgränsar mig till ett perspektiv där jag menar att hållplatsen har en outnyttjad potential. Det vill säga, jag inleder inte med att undersöka hur platsen upplevs utan tar utgång från att ytan kan förbättras. Utifrån tidsbegränsning berörs inte heller ett individperspektiv, såsom hur genusaspekten spelar in på upplevelsen av att vänta.

BEGREPPSFÖRKLARING

- Hållplats – Angöringsutrymme för buss eller spårväg i linjetrafik jämte plats för väntande samt av- och påstigande (Trafikverket, 2012, s.151)
- Väderskydd – Skydd vid hållplats avsett att skydda resenären mot blåst och regn. Kallas även vindskydd, klimatskydd och regnskydd. (Trafikverket, 2012, s.154)

MATERIAL OCH METOD

Uppsatsen består av två delar, en redogörande del för hur hållplatserna ser ut idag och vad som styr detta (*inventering*) samt en *kritiskt diskuterande* del där utformningen analyseras och ifrågasätts utifrån min tes om att hållplatser kan utnyttjas bättre – både för att skapa en mer attraktiv väntan, som får fler att välja ett kollektivt resande, men även som del av en stimulerande stadsmiljö.

INVENTERANDE DEL

Till den *inventerande* delen behövde jag ta reda på vem som ansvarar för utformningen av hållplatser, varför utformningen ser ut som den gör men även grundläggande beskriva hur en hållplats faktiskt ser ut. Detta arbete utfördes med tre metoder:

Platsbesök

Genom att besöka hållplatser runt om i innerstaden kunde jag jämföra möblering och markmaterial för att fastställa hur hållplatserna ser ut – en grundläggande inventering för vidare granskning. Insamlingen skedde genom fotografering och anteckningar där hänsyn togs till vad som fysiskt fanns på platsen, det vill säga jag observerade inte användning i form av slitage eller sociala mönster vilket var ett aktivt beslut utifrån min avgränsning.

Kvalitativa intervjuer

För att få insyn i vilka dokument som är styrande samt sätta mig in i tankegångar och synsätt bakom planeringen intervjuade jag Roland Ahlgren, civilingenjör och delägare av Landskapsgruppen som under många år varit konsultad av Göteborgs Stads trafikkontor; Jan-Inge Wallin, projektledare för Trafik, säkerhet och förvaltning på Atkins med 20 års erfarenhet från trafikkontoret; Olle Anderson, inredningsarkitekt på White som bland annat designat väderskydden för Göteborgs Stad samt Tommy Persson, Senior Advisor/Etablerare på utomhusreklamföretaget JC Decaux som tillhandhåller majoriteten av innerstadens hållplatsmöblering.

Intervjun med Roland skedde den 15 april på Landskapsgruppens kontor, över telefon med Jan-Inge den 28 april och med Olle den 6 maj samt med Tommy den 9 maj på JC Decaux kontor i Malmö. Alla var så kallat halvstrukturerade, det vill säga att en stomme

av frågor förbereddes men att intervjun fick flyta på som ett samtal (Patel & Davidsson, 2013, s.81). Detta var lämpligt sett till att jag ville få insyn i arbetet och således inte helt visste vad jag sökte. Samtalen spelades in och transkriberades delvis efteråt vilket underlättade att hålla fokus på dialogen. Utöver dessa fyra muntliga intervjuer har mailkonversationer förts med omkring 20 personer vilket gett goda hänvisningar och ledande tips för min uppsats.

Litteraturstudier

Mitt främsta skriftliga källmaterial har varit styrdokument, det vill säga myndighetspublikationer, som jag fått insyn i genom kontakten med inblandade aktörer. Dessa har framförallt varit *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*, *Västtrafiks Handbok för hållplatsers utformning och utrustning* samt *Trafikkontolets Tekniska handbok*. Att använda denna typ av litteratur har varit nödvändigt för att kunna besvara min första frågeställning: *Vad styr utformningen av hållplatserna i Göteborg?*

KRITISKT DISKUTERANDE DEL

Till den *kritiskt diskuterande* delen, där utformningen analyseras och ifrågasätts, utgår min tolkning dels från egen erfarenhet av att vänta, dels den information som *inventeringen* resulterat i men för att styrka mitt resonemang och min tes kring mervärden användes även en teoretisk grund. Metoden för detta arbete har varit:

Kvalitativa intervjuer

Genom de fyra, tidigare nämnda, intervjuerna med inblandade aktörer fick jag möjlighet att pröva mina tankar, ifrågasätta dagens utformning och få en insyn i hur deras visioner för utformning ser ut. Detta gav även utrymme till att föra en diskussion kring vilken roll hållplatsen har, och bör ha, i stadsrummet.

Litteraturstudier

Hur ser kollektivtrafikforskningen på hållplatsens roll? Genom att studera rapporter inom ämnet, så som Trafikverkets *KOL-trast* och Vinnovas *Så blir bra bytespunkter bättre*, kunde jag få inblick i aktuella tankegångar vilket hjälpte mig att dra slutsatser. Litteratur användes även för att ge teoretiskt grund till min diskussion. Denna utgjordes främst av den danska arkitekten Jan Gehls teori om människans beteende i det offentliga rummet samt Patrik Grahns, professor inom miljöpsykologi vid SLU Alnarp, artikel *Naturens och trädgårdens betydelse för personer med utmattningsdepression* som tar upp hur grönska påverkar individen.

DISPOSITION

I det inledande avsnittet *Hållplatsernas utformning idag* ges en saklig beskrivning av vad som finns på hållplatsen i form av möblering och material.

Uppsatsens följs därefter av en redogörelse för *vem* det är som styr och har rätten till att ta beslut kring utformningen samt *vad* som styr, det vill säga vilka faktorer som är drivande vid beslut och framställning. Detta är uppsatsens *inventerande* del.

Avsnittet *Hållplatsens utformning – Hur kan mervärden nås?* utgör den *kritiskt diskuterande* delen där jag ifrågasätter *hur* gestaltningen ser ut, utifrån *inventeringen* och i relation till min tes om att hållplatserna kan utnyttjas bättre – både för att skapa en mer attraktiv väntan som får fler att välja ett kollektivt resande men även som del av en stimulerande stadsmiljö. Detta kapitel följs upp med en sammanfattning av mina slutsatser.

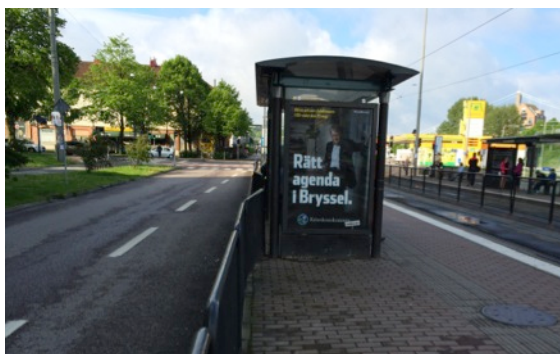
Uppsatsen avslutas med en reflektion av arbetet, en utvärdering av metodval, diskussion kring källkritik samt förslag till fortsatta studier.

DEL I: INVENTERING

HÅLLPLATSENS UTFORMNING IDAG

För att kunna diskutera och problematisera utformningen av hållplatser i Göteborgs Stad kommer jag inleda uppsatsen med att kort redogöra för *hur* hållplatserna ser ut, det vill säga vad det finns för möblering och vilka material det är som används. Redogörelsen bygger på min egen inventering av hållplatser i Göteborgs innerstad samt Göteborgs Stads tekniska handbok ([online], 2014-04-28) med ritningar och materialbeskrivningar.

PLATTFORM



"Hållplatsläge med gata bakom plattformen"



"Hållplatsläge utan gata bakom plattformen"

Plattformen varierar mellan *"Hållplatsläge med gata bakom plattformen"* och *"Hållplatsläge utan gata bakom plattformen"* men är oavsett detta uppbyggd och möblerad på samma sätt, det vill säga även oberoende om kollektivtrafiken kör i gatan eller på egen banvall. Utformning:

- Slät betongsten/asfalt
- Taktilt ledstråk
- Kontrastmarkerade kanter (högt kantstöd)

MÖBLERING



- Väderskydd (Stålkonstruktion med glasväggar)
Bänk, informationstavla och invändig belysning. Reklamvitrin på en vägg.
- Hållplatspelare med information om linjer
- Staket mellan hållplats och körbana samt mellan spårriktningar.
- 1-3 bänkar
- Papperskorg
- Belysning (varierar beroende på gaturummet)

(Foton: Therése Ryding, 2014-05-16)

HÅLLPLATSENS UTFORMNING - VEM STYR?

Vad är det då som styr utformningen? Varför ser hållplatserna ut som de gör i Göteborgs innerstad? För att förstå detta är en viktig del att reda ut *vem* det är som styr, det vill säga vem är det egentligen som har tagit besluten kring dagens utformning? Hur ser makten över kollektivtrafiken ut i fallet Göteborgs Stad? Redogörelsen för denna kedja kommer ta utgång från nationens översta instans – lagen om kollektivtrafik – för att sedan arbeta nedåt mot det lokala styret.

LAGEN OM KOLLEKTIVTRAFIK

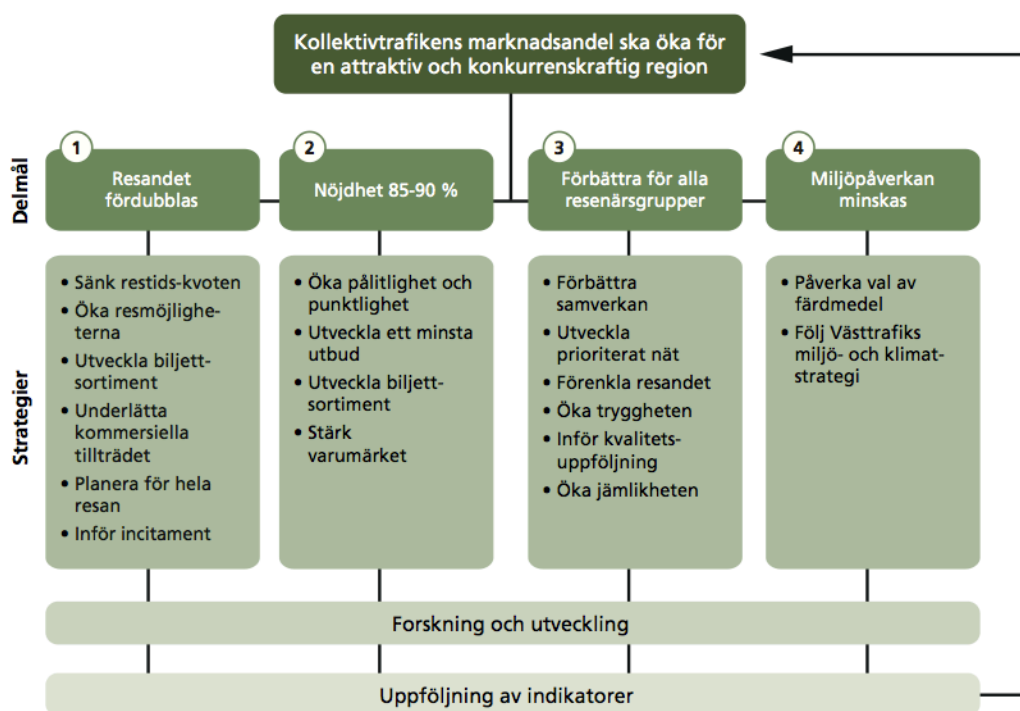
Hur kollektivtrafiken i Sverige ska skötas är lagstiftat (*Sveriges Riksdag* [online], 2014-04-23). Från början av 80-talet till och med 2011 ansvarade kommunala aktörer, så kallade trafikhuvudmän, för kollektivtrafiken. Detta ändrades när den nya, trafikövergripande och EU-anpassade, lagen om kollektivtrafik (SFS 2010: 1065) trädde i kraft den 1 januari 2012 (Västra Götalandsregionen, 2012, s.9). Ansvaret flyttades då från kommunal till regional nivå och trafikhuvudmännen ersattes av en kollektivtrafikmyndighet (*Svensk kollektivtrafik* [online], 2014-04-23). Förändringen har medfört att ansvaret för varje läns strategiska inriktningar fått en starkare politisk anknytning samtidigt som lagen öppnat upp för kommersiella aktörer att driva regional kollektivtrafik (Västra Götalandsregionen, 2012, s.5) Så ansvaret för kollektivtrafiken är regionalt, men vad innebär detta?

DEN REGIONALA KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHETEN

I Västra Götaland sker dagligen över 900 000 kollektivt burna resor (*Västra Götalandsregionen, kollektivtrafiken* [online], 2014-04-23). Ansvarig för denna trafik är Västra Götalandsregionen, det vill säga länets kollektivtrafikmyndighet. Myndighetens uppgift är, enligt lag, att fatta strategiska beslut kring fördelning av resurser och satsningar samt ta fram ett trafikförsörjningsprogram vart fjärde år som beskriver hur behovet av kollektivtrafiken ser ut i länet samt däremellan genomföra årliga uppföljningar (Västra Götalandsregionen, 2012, s.5, 11). Arbetet sker genom att förslag tas fram i den folkvalda kollektivtrafiknämnden, som även verkar för forskning inom området, och att beslut sedan tas av politikerna i regionfullmäktige. De folkvalda har i sin tur stöd av kollektivtrafiksekretariatets tjänstemän och samverkar med berörda kommuner genom fyra delregionala kollektivtrafikråd. Framtagandet av programmet sker alltså alltid i samråd med alla iblandade vari även externa aktörer såsom Trafikverket spelar in men även handikapporganisationer och resenärsforum. (Västra Götalandsregionen, 2012, s.10).

Vad innebär då ett trafikförsörjningsprogram? Hur ser behovet av kollektivtrafik ut för Västra Götalandsregionen? Berör programmet hållplatsutformning?

2012 antogs Västra Götalandsregionens sitt första trafikförsörjningsprogram med målbilden år 2025 och konkretiseringar fram till år 2016. Programmets övergripande mål är ”att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region” vilket syftar till att nå en marknadsandel för kollektivtrafiken på 33 procent, det vill säga en ökning från att var fjärde resa sker med ett kollektivt transportmedel till att var tredje gör det (Västra Götalandsregionen, 2012, s.5) Målbilden är indelad i fyra delmål – det kollektiva resandet ska fördubblas, minst 85–90 procent av resenärerna ska vara nöjda, tillgänglighetens ska förbättra för alla resenärsgupper och påverkan på miljön ska minska (a.a., s.6). Målen är i sin tur kopplade till strategier som konkretiserar hur detta ska möjliggöras (se figur 1).



Figur 1. Mål för kollektivtrafiken som beslutats av Västra Götalandsregionen och mått som använts för att följa upp målen (Ur: Västra Götalandsregionen, 2012, s.51, tillstånd av Jan Efraimsson, Kollektivtrafiksekretariatet, 2014-05-16)

Vilken potential menar då Västra Götalandsregionen att hållplatserna har för att öka kollektivtrafikens marknadsandel? En strategi som berör denna aspekt är *planera för hela resan* som håller fram vikten av att det kollektiva resandet består av mer än bara tiden på fordonet och att alla steg, från dörr till dörr, måste prioriteras för att kunna konkurrera med bilen. Detta innebär att resurser måste läggas på att resenären ska känna sig trygg och säker vid hållplatsen samt att utformningen av ”attraktiva terminaler och knutpunkter” är en prioriterad fråga (Västra Götalandsregionen, 2012, s.54). Men vad en attraktiv utformning innebär ges inga konkreta exempel på. Trygghetsfaktorn berörs vidare under det delmål som syftar till att förbättra för alla resenärsgupper genom strategin *öka tryggheten*. Här redogörs för att ”fysiska åtgärder samt audio-visuella hållplatsutrop, bra reseplanerare och låggolvsfordon” (Västra Götalandsregionen, 2012, s.60) är viktiga hänsynstaganden, men vad de ”fysiska åtgärderna” innebär nämns inte heller här. Programmet anger helt enkelt övergripande mål för regionen, men tar inte på

en konkret och detaljerad nivå upp formandet av den attraktiva hållplatsen. Beror detta på att regionen har en allt för övergripande syn på att målet är resan och att resenären ständigt ska vara i rörelse? Det vill säga att även den attraktiva knutpunkten handlar om att snabbt komma därifrån?

Vad som konkret tas upp, som jag vill mena är en viktig del även sett till hållplatserna, är *Mobility management*. Begreppet går ut på att genom mjuka åtgärder, så som information och kommunikation, främja hållbara transportmedel. Det vill säga att uppmärksamma argument som påverkar resenärens attityd och beteende (*Mobility Management* [online] 2014-04-23). Hur hade denna typ av strategi kunnat bidra som del av en mer attraktiv väntan? Skulle mer information kring kollektivtrafikens vinster i väderskydden skapa en mer stimulerande miljö? Hade det känts mer attraktivt att delges ett sådant flöde jämfört med det som idag består utav reklam?

För att sammanfatta är det alltså på den regionala nivån som mål och strategier sätts upp. Men vem är ansvarig för att genomföra dessa? I programmet hålls samordnandet med *ansvariga väghållare* fram som en av de viktigaste aspekterna för att just nå målen, det vill säga att arbetet måste ske tillsammans med berörd kommun och Trafikverket då det är de som ansvarar för och äger marken som hållplatsen byggs på (Västra Götalandsregionen, 2012, s.6-7). Men vem är det då som bestämmer *hur* en attraktiv hållplats ser ut? Är det här kollektivtrafikföretaget Västtrafik kommer in?

VÄSTTRAFIK

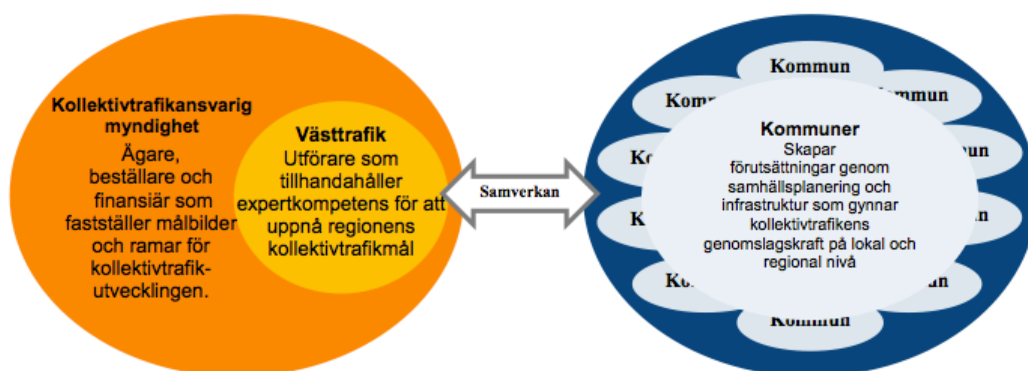
I samband med att ansvaret för kollektivtrafiken blev regional övergick ägandet av aktiebolaget Västtrafik helt till Västra Götalandsregionen, det vill säga – Västtrafiks uppdrag är fortfarande att upphandla, utföra och utveckla kollektivtrafiken i regionen men numera med *trafikförsörjningsprogrammet* som styrdokument. Lagförändringen har alltså skapat en tydlig relation mellan Västra Götalandsregionen och Västtrafik där förstnämnda är beställaren som sätter upp mål och sistnämnda är utföraren som arbetar mot dessa (Västra Götalandsregionen, 2012, s.5, 9, 11). Bolagets roll är alltså att besluta kring frågor på en mer detaljerad nivå och i ett kortare tidsperspektiv, såsom tätheten på turer, linjedragningar, biljettpriser och lämpliga hållplatslägen sett till den budget som politikerna i regionfullmäktige avsatt (*Västra Götalandsregionen, Västtrafik* [online], 2014-04-23).

År 2006 tog Västtrafik fram en andra utgåva av sin *Handbok för hållplatsers utformning och utrustning*. Detta är, som titeln anger, en handbok med riktlinjer som ska fungera som stöd för kommunerna. Det är alltså Västtrafik som föreslår lämplig utformning men det är den markägande kommunen, som i roll av väghållar- och bygglovsmyndighet, som tar de faktiska besluten gällande hur det ska se ut på den enskilda hållplatsen. Hur styrs då detta i fallet Göteborg Stad? Vem är det som tar besluten här?

GÖTEBORGS STAD

I Göteborgs stad är det Trafikkontoret, under ledning av trafiknämnden, som ansvarar för frågor rörande kollektivtrafiken, det vill säga även utformningen av stadens hållplatser (*Göteborgs Stad, Trafikkontoret* [online] 2014-04-23). Sett till att det är Västtrafik som är leverantör av kollektivtrafiktjänsten bör denna utformning dock alltid ske i dialog med bolaget (Västtrafik, 2006, s.8) vilket förenklas genom den *tekniska handbok* som staden upprättat och följer. I handboken finns ritningar för både möblering och markberedning anpassade till olika standardiserade mått (*Göteborgs Stad, Teknisk handbok* [online] 2014-04-23) vilka även är de mått som Västtrafik hänvisar till i sin *handbok för hållplatsers utformning och utrustning* (s.19).

Roland Ahlgren, som har arbetat för Trafikkontoret som konsult under många år, är väl insatt i utformningen av hållplatser. Han förklarar vem som är ansvarig för utformningen av hållplatserna med en enkel indelning: "Det är Västtrafik som möblerar hållplatserna medan trafikkontoret bygger själva plattformen." (Ahlgren, muntligen, 2014-04-15) Men om det är Västtrafik som levererar varför står det då JC Decaux – ett utomhusreklamföretag – på de flest väderskydd i innerstaden? Jan-Inge Wallin kunde utifrån sina 20 års erfarenhet på Trafikkontoret ge ett enkelt svar på min fråga: "Det är ett beslut som hänger med från gamla dagar." (Wallin, muntligen, 2014-04-28) Med meningen syftade han till det avtal som upprättades mellan JC Decaux och Göteborgs Stad redan år 1990, det vill säga innan ändringar gjordes i LOU (Lagen om offentlig upphandling) och den lokala kollektivtrafiken blev en del av den regionala genom Västtrafik (Wallin, muntligen, 2014-04-28). Avtalet sträcker sig till 2016, efter tillägg 1996, och ger JC Decaux ensamrätt till att på kommunens mark installera utrustning och på dessa placera reklam i utbyte mot att anläggning och skötselkostnader täcks av bolaget (Göteborgs Stad; JC Decaux, 1990, s. 8-9). Med detta sagt måste alltså Göteborgs Stad varje gång en ny hållplats planeras först fråga JC Decaux om de vill placera sina möbler där och först när de tackar nej blir Västtrafik ansvariga i enlighet med det regionala styret och möbleringen en skattefinansierad kostnad.



Figur 2. Illustration av partnernas roller (Ur: Regionala ägarrådet, 2011, s.20, tillstånd av Ulrika Bokeberg, Kollektivtrafiksekretariatet, 2014-05-16)

SAMMANFATTNINGSVIS – VEM STYR?

I Västra Götaland är regionfullmäktige ansvarig för att sätta upp mål och strategier för kollektivtrafiken, Västtrafik har en mer verkställande roll med ansvar för att erbjuda kommunerna kollektivtrafik samt upphandla denna, Göteborgs Stad är en samarbetspartner som håller fram vilka behov av kollektivtrafik göteborgarna har samt förbereder marken för hållplatserna (se figur 2), JC Decaux framställer möbler för ändamålet enligt avtal. Men *vad*, det vill säga vilka faktorer, är det som är ligger bakom de beslut som tas för utformningen?

HÅLLPLATSENS UTFORMNING - VAD STYR?

I det inledande avsnittet *Hållplatsernas utformning idag* gavs en saklig beskrivning av vad som finns på hållplatsen i form av möblering och material. I uppsatsens andra del följdes detta upp med en redogörelse för *vem* det är som styr och har rätten till att ta beslut kring utformningen. Men frågan *varför* det ser ut som det gör kvarstår? I detta tredje avsnitt beskrivs därför *vad* som styr utformningen av hållplatserna i innerstaden utifrån vad de iblandade aktörerna anger, det vill säga vilka faktorer det är som verkar drivande vid deras beslut och framställning. I nästföljande kapitel kommer sedan en kritisk diskussion föras kring *hur* dessa faktorer kan bemötas för att skapa en mer *attraktiv väntan* och *stimulerande stadsmiljö*.

”Resenärernas önskemål [...] är av avgörande betydelse eftersom det i alla sammanhang är den enskilda resenären som avgör om hon/han ska åka kollektivt eller inte.” (Västtrafik, 2006, s.10)

Citatet är taget ut Västtrafiks *handbok för hållplatsers utformning och utrustning* och sammanfattar den utgångspunkt som bolaget menar att de arbetar från: resenären. Men vilka faktorer menar det då att resenären värderar och hur arbetar Göteborgs Stad, Västtrafik och JC Decaux för att möta dessa?

TRYGGHET OCH SÄKERHET

En av de viktigaste aspekterna för den väntande är att känna *trygghet och säkerhet* (Västtrafik, 2006 [online], s.10). I den inledande bakgrunden till uppsatsen tar även jag upp detta – det olustiga i att behöva vänta.

”Otrygghet i detta sammanhang innebär inte bara oro för att bli påkörd av en bil eller för att vistas i en stökig trafikmiljö. Det handlar också om oro för att utsättas för fysiskt eller psykiskt våld.” (Boverket, 2010, s.55) I den handbok som Västtrafik upprättat läggs tyngd på att hållplatsen ska vara överskådlig såväl när det är ljust som när det är mörkt vilket understryker vikten av en god belysning. Detta för att resenären ska kunna ta del av hållplatsens information och omgivning medan föraren likväl ska kunna se den som väntar (Västtrafik, 2006, s.11). Utöver den grundbelysning som finns i form av gatubelysning ska även hållplatsen vara upplyst inifrån (a.a., s.27).

Av stor vikt för att möta denna trygghetsfaktor är väderskyddens utformning. I mötet med Roland Ahlgren, som Trafikkontoret under många år konsulterat för frågor gällande hållplatsutformning, förklarade han hur väderskydden fått väggar av glas för att möta detta. Ett alternativ som han understryker inte är billigt med tanke på den skadegörelse som sker men likväl en satsning som



Figur 3. Staket mellan hållplats och körbana samt mellan spårriktningar. (Foto: Therése Ryding, 2014-05-16)

ger en stor inverkan för den som väntar (muntligen, 2014-04-15). Säkerhet blir i relation till hållplatserna snabbt en fråga om trafiksäkerhet, det vill säga ett arbete mot att ingen ska skadas i trafiken. Staketet (se figur 3) som avgränsar mot körbanor och som sträcker sig mellan spårriktningarna är helt enkelt uppsatta ”för att ingen ska gå rätt ut i vägen.” (Wallin, muntligen, 2014-04-28).

TILLGÄNGLIGHET

”Hållplatsen ska vara tillgänglig” (Västtrafik, 2006, s.10) skriver Västtrafik och menar med detta att alla ska kunna ta del av hållplatsen trots funktionsnedsättningar. Men vad innebär en funktionsnedsättning? Trafikkontoret i Göteborg Stad har i sitt tillgänglighetsprogram för 2014-2018 *Trafik för alla* delat in begreppet i fem kategorier: svårt att röra sig, svårt att se, svårt att höra, svårt att tåla vissa ämnen och svårt att bearbeta, tolka och förmedla information (Trafikkontoret, 2013, s.5). Tanken med att hållplatserna ska vara tillgängliga handlar alltså likväl om att erbjuda information på flera olika sätt som att inte ha starkt doftande växter eller en plattform som lutar brantare än 2 procent (Västtrafik, 2006, s.24, 28, 30).



Figur 4. Betongmarksten, taktila ledstråk och kontrastmarkerade kanter (Foto: Therése Ryding, 2014-05-16)

Trafikkontoret har lagt stor vikt vid att skapa ett mer tillgängligt Göteborg bland annat efter skärpta lagstiftningar kopplat till tillgänglighet för personer med nedsatta funktioner. Genom projektet *KOLLA – kollektivtrafik för alla* har 83 procent av spårvagnshållplatserna anpassats för att underlätta just för funktionshindrade – målet är att färdigställa alla. Detta har bland annat inneburit en höjning av plattformen för lättare på- och avstigning samt slätare ytskikt, taktila ledstråk och kontrastmarkerade kanter (se figur 4) (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2013, s.8-9). Komfort sett till framkomlighet har alltså satsats stort på.

IGENKÄNNINGSFAKTOR

Måste alla hållplatser se exakt likadana ut? I Västtrafiks *handbok för hållplatsers utformning och utrustning* hålls igenkänningsfaktorn fram som en viktig del av utformningen. ”En enhetlig utformning av busshållplatserna underlättar för människor att hitta bussen från andra hållplatser än den de brukar åka ifrån, vilket gör systemet mer flexibelt för resenärerna.” (Västtrafik, 2006, s.14) Lokaliseringen är alltså av största vikt vilket även Roland höll fram i vår intervju: ”Du ska på avstånd se var hållplatsen finns vilket snabbbar upp din resa, skapar trygghet och orienterbarhet.” (Ahlgren, muntligen, 2014-04-15)

I Göteborgs Stad är JC Decaux's väderskydd designade av arkitekten Olle Anderson år 1990 samt 2008 på uppdrag av kommunen. "Den ljusgröna balken som håller uppe taket är inspirerad från varvens karaktär och den mörkbruna färgen är densamma som all JC's utrustning i staden. En del har stått i 24 år – tidslösa och hållbara då det är byggda av stål." (Wallin, muntligen, 2014-02-28) (Se figur 5) Men inte bara kurlarna är desamma runt om i innerstaden, även bänkar, papperskorgar, staket samt plattformens markmaterial skiljer sig lite åt.



Figur 5. Ljusgrön balk, väderskydd, Design: Olle Anderson (Foto: Therése Ryding, 2014-05-16)

KOSTNAD

En sista faktor som sammanfattar vad som styr utformningen av hållplatserna är kostnadsaspekten.

"Det kostar att anlägga, möblera och underhålla – enhetligheten skapar volymer som går att handla upp kostnadseffektivt och som är lättare att bygga när kommunen kan föreskriva en standard som projektörerna och byggarna lär sig." (Ahlgren, muntligen, 2014-04-15)

Under vår intervju fortsätter Roland beskriva vikten av just hanterbara volymer även sett till Göteborg Stads prioriteringsordning som styr att förstört material snabbt ska vara åtgärdat. Han håller fram att det inte skulle vara hanterbart att byta ut exempelvis väderskydden om alla var av olika mått och material: "Att få fram en glasruta av specialtypen 42yAdam skulle ta ett halvår." (Ahlgren, muntligen, 2014-04-15) Kostnaden är även en av de faktorer som påverkar valet av material i stor utsträckning. Ahlgren förklarar att även de betongprodukterna som är på plats idag slits hårt med tiden men att det vore spännande att nyttja andra material så länge underhållet av dem inte skulle bli svårare (Ahlgren, muntligen, 2014-04-15).

Göteborgs Stad tar vidare upp vikten av underhåll och drift i sin *trafikstrategi för en nära storstad* (2014, s.50). De menar här att en trygg och attraktiv stad kräver att satsningar läggs på mer städning och borttagning av klotter vilket resulterar i höga kostnader. Även i rapporten *Program för trygg och säker kollektivtrafik* understryks vikten av denna omsorg sett till att själva "vetskapen om att hållplatser och terminaler kontinuerligt ses över skapar en ökad trygghet" (Program för trygg och säker kollektivtrafik, s.34). Många faktorer ska alltså rymmas inom den ekonomiska ramen, en situation som formar sina begränsningar.

SAMMANFATTNINGSVIS – VAD STYR?

Hållplatsens utformning styrs av att den måste vara tillgänglig för alla, trygg och säker att vistas på samt att den direkt, och på avstånd, ska signalera dess funktion – härifrån kan du resa kollektivt. Men utformningen är även en del som ska passa in i mallen för kostnad, det vill säga utifrån att det är stora volymer som upphandlas premieras enhetlighet och enkelhet. Detta sätter tydligt sina gränser i gestaltningsprocessen, men sett till de ovan nämnda faktorer – hur skulle hållplatserna kunna planeras och gestaltas för att skapa en mer attraktiv väntan och bidra till en mer stimulerande stadsmiljö?

DEL I I: KRITISK DISKUSSION

HÅLLPLATSENS UTFORMNING - HUR KAN MERVÄRDEN NÅS?

Är dagens hållplatsutformning det enda och rätta alternativet sett till de faktorer som uppges vara styrande – *trygghet och säkerhet, tillgänglighet, igenkänningsfaktor* och *kostnad*? Är trafiksäkerhet detsamma som trygghet, måste tillgänglighet innebära enformighet, är en hög igenkänningsfaktor detsamma som en identisk utformning och medför verkligen en kvantitativ utformning kostnadseffektivitet?

I denna avslutande del kommer jag, utifrån inventeringen av *vem* och *vad* som styr, ifrågasätta och kritiskt diskutera *hur* gestaltningen ser ut i relation till min tes om att hållplatserna kan utnyttjas bättre – både för att skapa en mer *attraktiv väntan* som får fler att välja ett kollektivt resande men även som *del av en stimulerande stadsmiljö*.

HÅLLPLATSEN – FÖR EN ATTRAKTIV VÄNTAN

Sett till *2013 års uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet* är endast 53 procent nöjda med sin kollektivt burna resa (Västra Götalandsregionen, 2013, s.3). Mätningen bygger på hur resenären upplever Västtrafiks pålitlighet och punktlighet samt restidens inverkan (a.a., s.19) det vill säga, resultatet är en mätning av nöjdhet sett till Västtrafiks effektivitet men berör inte vilken roll *väntan* spelar. I Vinnovas rapport *Så blir bra bytespunkter bättre* tas denna problematik upp – att resans svagaste länk just är väntetiden vid hållplatsen tillsammans med att behöva göra byten. Resenären värderar i genomsnitt väntetiden två gånger så negativt som själva resan (Vinnova, 2011, s.4). Det upplevs alltså inte som attraktiv att vänta på hållplatsen – varför är det så och vilka medel finns för att ändra på detta?

Idag är hållplatsen en yta i staden där en form av nödvändig aktivitet äger rum – att vänta. Det vill säga, för att kunna ta del av kollektivtrafiken måste du invänta denna vilket resulterar i att ett visst antal minuter spenderas på hållplatsen. I boken *Life between buildings* teoretiserar den danska arkitekten Jan Gehl om människans beteende i det offentliga rummet och vilka faktorer som spelar in för att uppnå en socialt hållbar stad, vilken innefattar en diskussion kring *nödvändiga* aktiviteterna i relation till *valfria* och *sociala*. Författaren menar att de nödvändiga aktiviteterna är mindre beroende av den fysiska miljöns kvalitet – för de måste ske, men håller samtidigt fram hur en låg kvalitet även utesluter all annan form av aktivitet (Gehl, 2010a, s.11). Borde inte hållplatsen vara en yta som uppmuntrar individens beslut att resa kollektivt istället för att behandla det som om det vore en självklarhet? Hur skulle en sådan uppmuntran kunna se ut?

Idag är hållplatsen en yta fylld med information. Du får snabbt reda på vart du är, vart du kan åka, hur lång tid det tar samt hur många minuter du är tvungen att vänta innan

resan kan påbörjas. Det råder inga tvivel om att du är på rätt plats för att påbörja resan eller byta linje, inte bara för att du kan läsa dig till det – alla hållplatser är utformande efter samma mall som du lätt ser på avstånd. Möbleringen är statisk och standardiserad, placerad på en lika fast som jämn plattform. Igenkänningsfaktorn är hög, vilket är målet (Västtrafik, 2006 [online], s.14), men hur påverkar denna avskalade enformighet känslan av trygghet och vad finns det som stimulerar tiden för väntan?

”The disintegration of living public spaces and the gradual transformation of the street areas into an area that is of no real interest to anyone is an important factor contributing to vandalism and crime in the streets.” (Gehl, 2010a, s.76)

Citatet sammanfattar hur känslan av omtanke bakom en plats gestaltning är en faktor som höjer invånarnas benägenhet till att sköta om platsen och sett till det känslan av trygghet. En av de viktigaste faktorerna bakom hållplatsens utformning är *trygghet och säkerhet* (se s.18) men trots det är ytan idag en plats i staden som upplevs som just otrygg och som utsätts för vandalisering vilket påverkar *kostnaden*. Skulle en mer omsorgsfull, kvalitativ utformning motverka detta och i så fall – hur skulle en sådan se ut? En tydligare egen identitet hållplatserna emellan är ett tillvägagångssätt, att främja individens upplevda trygghet på platsen ett annat. Belysning är ett medel som starkt knyter an till dem båda, framförallt trygghet i förhållande till att vi reser kollektivt även kvälls- och nattetid såväl som under årets mörka halva. Västtrafik anger själva att belysningen är en viktig aspekt i sin handbok (2006 [online], s.11) men når de ett tryggt resultat? Jag finner det relevant att problematisera *vem* belysningen planeras för och *vad* god belysning innebär vilket citatet nedan sammanfattar väl:

“Better lighting does not necessarily mean brighter light. Better lighting means an adequately bright level of lighting directed or reflected toward the horizontal surfaces – faces, walls, street signs, mailboxes, and so forth – in contrast to the lighting of traffic streets. Better light also mean warm and friendly light” (Gehl, 2010a, s.165)

I Västtrafiks *handbok för hållplatsers utformning och utrustning* anges att ”vid belysta gator bör hållplatsen vara upplyst enligt samma krav som för gatan och helst även med kompletterande punktbelysning” (2006, s.27). Med andra ord, hållplatserna belyses främst som en del av trafiknätet och inte en plats där människor vistas. Att ljussättningen inte utgår ifrån individens perspektiv kan även diskuteras sett till hur väderskydden är belysta, det vill säga inifrån och ovanifrån, vilket ställer den väntande i en situation av att bli upplyst och åskådliggjord samtidigt som möjligheten till att se vad som händer utanför glasväggarna minimeras. Detta resulterar även i att möjliga siktlinjer, som Gehl menar är av stor vikt (2010a, s.97), motarbetas. Är detta en belysning som formar en *trygg och säker* miljö?

Möjligheten till att se är alltså under många timmar av dygnet och året beroende av en god belysning, men när det är ljus – vad finns det då att se som stimulerar den väntande tiden? Vilka material är det som används och hur bidrar de till en attraktivitet? Väderskydden är idag konstruerade av stål och glas med en bänk av plast och en integrerad reklamvitrin. Dess främsta funktion är att, som namnet anger, skydda mot

negativa väderaspekter. Men utöver denna funktion, kan de bidra till något mer? Under min intervju med Tommy Persson, Senior Advisor/Etablerare på JC Decaux fick jag möjlighet att ifrågasätta detta och få insyn i deras tankar gällande val av material och alternativa lösningar som skapar mervärden. Grundläggande för deras design är att den ska vara diskret – för att passa överallt och behålla en känsla av service, men även för att underlätta renhållning som är företagets främsta strategi mot vandalisering (Persson, muntligen, 2014-05-09). Men, vad innebär diskret? Är glas det enda lämpliga materialet? Att arbeta med grönska är ett av företagets senaste tillvägagångssätt, en design som lett hela vägen till att sedumtak nu finns på en hållplats vid Gustav Adolfs torg i Malmö (Se figur 6). Materialet tillför dels estetiska värden men verkar även bullerdämpande, bidrar till en naturlig dagvattenhantering samt till att rena stadens luft genom att binda koldioxid och partikelföroreningar. ”Ett tak på femton kvadratmeter kanske inte gör så mycket för stadens miljö, men tänk det multiplicerat med 300 stycken – då gör det skillnad!” (Persson, muntligen, 2014-05-09). Om ett grönt tak kan tillföra så många kvaliteter till staden borde det då inte vara önskvärt att använda materialet mer, även på horisontella ytor? Tommy menar att det bara ”gäller att någon vågar ta steget och säga vad de vill ha för material!” (Persson, muntligen, 2014-05-09) vilket var fallet i Malmö. Samtidigt håller han fram att glasväggarna med sin transparens bidrar till en känsla av trygghet vilket inte bör fräntas.



Figur 6. Sedumtak, Gustav Adolfs torg, Malmö (JC Decaux [online] tillgänglig via: <http://www.jcdecaux.se/>, tillstånd av Tommy Persson, JC Decaux, 2014-05-16)

Att arbeta med grönska för klimatvinsterna är en av materialets kvaliteter men kan fler gröna element i hållplatsmiljön även påverka individens upplevelse av den väntande stunden? Patrik Grahn, docent på SLU Alnarp, tar upp detta – grönskans inverkan på individen – i artikeln *Naturen och trädgårdens betydelse för personer med utmattningsdepression* där han redogör och teoretiserar om de positiva effekter som vistelser i en grön miljö har på stressnivån. ”Koncentrationsförmågan höjs och man kan även registrera påverkan på blodtryck och puls.” (Grahn, 2001) Vore det inte lämpligt sett till dessa kvaliteter, att arbeta med gröna inslag i hållplatsmiljön där stress är en känsla som jag dessvärre misstänker ofta infinns hos den väntande? Grönska är ju både bullerreducerande och har en lugnande inverkan. Västtrafiks hållning är att ”växter som många är allergiska mot ska inte placeras intill hållplatsen” (Västtrafik, 2006, s.15). En restriktion som är skapad för att säkerställa målet om en total *tillgänglighet* (a.a., s.10).

Men, är det en begränsning som hämmar hållplatsens attraktivitet? Alla ska givetvis kunna ta del av kollektivtrafiken, men det måste finnas ett lämpligt alternativ till gröna material som möter den allergena aspekten? Samtidigt är det viktigt att återigen bejaka trygghetsperspektivet – för mycket vegetation skulle kunna resultera i otrygga buskage.

För att vidare motivera grönska menar Grahn att materialet har egenskapen att tilltala den typ av uppmärksamhet som inte kräver en riktad koncentration, det vill säga ett intresse av en helt spontan och omedveten karaktär vilket grundas i hur miljön är fri från påträngande information (Grahn, 2001). I relation till hur hållplatserna ser ut idag är just påträngande information något som karakteriserar dem. Jag syftar till det reklamflöde som blivit utmärkande för ytan sedan 1964 då Jean Claude Decaux kom på affärsidén att erbjuda kommuner stilfulla och välvårdade väderskydd utan kostnad för skattebetalarna men genom reklamfinansiering (*JC Decaux* [online], 2014-05-12). Hur påverkar detta konstanta informationsflöde, som bekostar hållplatsen, attraktiviteten i att vänta? Måste det vara konsumtionsinriktade budskap? Hur skulle reklamvitrinen kunna utnyttjas för att på andra sätt stimulera väntan?

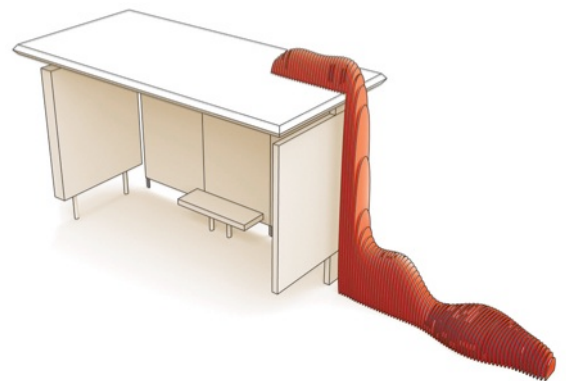
JC Decaux arbetar själva med innovativa lösningar för reklamytan där ett exempel är det årliga konstpriset *The Art Break*, som delats ut sedan 2011. Utmärkelsen ger en konstnär chansen att visa upp sina verk på landets reklamtavlor för att på så vis erbjuda en konstpaus till kommuninvånarna och tacka kommunerna som låter företaget driva sin verksamhet i det offentliga rummet. ”Istället för de kommersiella budskap som [kommuninvånarna] annars möter på dessa ytor [bjuder vi på] ett reklamavbrott som inte ska sälja något, bara inspirera till en stunds eftertanke.” (*JC Decaux* [online], 2014-05-12). Finns det fler sätt att uppmuntra medborgarna till just eftertänksamhet genom reklamytan? Kan den nyttjas för ett pedagogiskt syfte? Varför inte stärka relationen mellan invånarna och deras närmiljö genom att informera om vad som är på gång och varför det ser ut som det gör? Kunskap som skulle kunna inverka på viljan till vandalisering. Kommunerna har möjligheten – insidan av reklamvitrinens är tillgänglig för att sprida just samhällsinformation (*JC Decaux* [online], 2014-05-12). Så, varför inte göra en kampanj där hållplatserna speglar stadsdelarnas historia, om vinsterna med gröna tak eller fördelarna med att resa kollektiv? Sett till Västra götalandregionens mål om ”att öka kollektivtrafikens marknadsandel för en attraktiv och konkurrenskraftig region” (Västra Götalandregionen, 2012, s.5) borde denna typ av uppmuntrande information även vara av största relevans.

Att skapa ett utbyte mellan reklam och individ är något som JC Decaux själva arbetar med genom interaktiva kampanjer. Det vill säga, reklam som aktiverar individen genom att bjuda in till ett deltagande, såsom att spela ett nytt spel, rösta i undersökningar, provsmaka och känna doften av en ny produkt eller höra en melodi genom ett knapptryck (*JC Decaux* [online], 2014-05-12). Interaktivitet är även framtiden för utvecklingen av själva väderskydden. Under min intervju med Tommy fick jag ta del av ”världens första intelligenta väderskydd”. Det vill säga, en konstruktion som inte bara erbjuder möjligheten till att sitta ner och få skydd från väder utan även tillfälle till att ladda mobil, koppla upp till wifi och söka information genom interaktiva skärmar. ”Det finns till och med en hjärtstartare om oturen skulle vara framme.” (Persson, muntligen,

2014-05-09) Denna typ av utveckling går i led med det allt mer digitaliserade samhället som på många sätt ger ett större utrymme för den privata sfären. Du måste inte längre fråga en person om vägbeskrivning, lyssna på stadens ljud eller underhålla dig genom att iaktta omgivningen – du kan försvinna in i din egen värld och mentalt befinna dig på en annan plats än den du fysiskt är på. Men bortanför de digitala hjälpmedlen som finns, vilken möjlighet har den väntande att själv forma sin sfär på hållplatsen? Vilket utrymme ges det till att vara själv eller vilka förutsättningar finns till att ingå i ett socialt sammanhang?

”The existence of good opportunities for sitting paves the way for the numerous activities that are the prime attractions in public spaces: eating, reading, sleeping, knitting, playing chess, sunbathing, watching people, talking and so on.” (Gehl, 2010a, s.155)

Citatet understryker vikten av att utforma en plats så att den möjliggör för aktiviteter att äga rum och att detta grundläggs av goda sittmöjligheter. Men, att sitta ner handlar inte bara om att erbjudas en bänk, det bygger på att bänken upplevs som inbjudande i förhållande till den specifika situationens klimat och utrymme (Gehl, 2010a, s.155). Det vill säga, att sitta ner på en kall eller blöt bänk är inte attraktivt, inte heller att tränga sig ner bredvid en person som inte ska samtala med eller tvingas stirra rakt in i en vägg. Att aktivt arbeta med plattformens placering och möbleringens riktning så att stimulerande siktlinjer främjas är alltså ett tillvägagångssätt som både stimulerar individens upplevelse och hållplatsens sammanhang med den omgivande staden. En bra sittmöjlighet är inte heller alltid detsamma som en bänk eller stol, vilket Gehl (2010a, s.159) problematiserar och bemöter genom att diskutera vikten av att komplettera med sekundära strukturer – en trappa, en skulptur eller kant. Att skapa denna variation av sittmöjligheter möter både bredden på användare – gamla som unga – samtidigt som det skapar en flexibilitet i förhållande till frekvensen av besökare vilket kan skifta över årstider och dygnets timmar (Gehl, 2010a, s.159). Varför inte arbeta med sittbara skulpturer på hållplatserna? Detta visade det portugisiska arkitektkontoret LIKE Architects prov på med sitt projekt *Bus Stop Symbiosis*: ”This parasitic urban furniture not only increases sitting space, but also serves to entertain those waiting for the bus or just passing by.” (LIKE Architects [online], 2014-05-16)



Figur 7. *Bus Stop Symbiosis*, Lóios Square, Portugal (Like Architects, [online] tillgänglig via: <http://likearchitects.com/projects/busstopsymbiosis/>, tillstånd av Diogo Aguiar, 2014-05-16)

En anpassningsbar möblering kan alltså skapa mervärden till ytan, men på Göteborgs innerstads hållplatser syns denna inte till. Här kan du sitta på en bänk och om denna är upptagen, blöt eller smutsig får du stå. Utformningen av plattformen är inte heller flexibel, den kan inte användas på annat sätt än det är tänkt, den främjar inte en bredd av aktiviteter och ger inte goda förutsättningar till att varken vara i en privat zon eller i en social. Detta förstärks ytterligare av den fasta möbleringens form – de raka bänkarna, som den väntande endast kan sitta på från ett håll.

”When sitting at an angle to one another it is a bit easier to start a conversation if there is mutual interest in doing so, and if conversation is not wanted, it is also easier to free oneself from a undesired situation.” (Gehl, 2010a, s.170)

Det vill säga, bänkar som svänger eller är ställda i vinklar gentemot varandra erbjuder en värdefull valfrihet till konversation. För, att ingå i ett socialt sammanhang handlar inte bara om att aktivt prata med någon, möjligheten till att se och höra andra människor hjälper individen till att förstå sin omgivning och inta information om denna samtidigt som det är en möjlighet som ger inspiration och motivation till eget handlande. (Gehl, 2010a, s.21) ”One is not necessarily with a specific person, but one is nevertheless, with others.” (a.a., s.17)

SAMMANFATTNINGSVIS – VAD FORMAR EN ATTRAKTIV VÄNTAN?

Att utvidga och arbeta med fler stimulerande intryck menar jag är ett sätt som skapar en mer attraktiv väntan – det aktiverar individen genom fler upplevelsevärden istället för att passivisera. Det handlar alltså om att bejaka de mänskliga sinnena och individens behov i det offentliga rummet istället för att enbart bemöta de transportfunktionella. ”It is not merely to create spaces that enable people to come and go.” (Gehl, 2010a, s.129)

Det handlar om att förändra den inställning som idag ser hållplatsen som ”den plats där de människor står som strax skall vara med om upplevelsen: *resandet*.” (Västtrafik, 2006, s.15) och börja se väntan som en betydelsefull upplevelse i sig.

Men hur kan hållplatsen även bidra till en stimulerande stadsmiljö?

HÅLLPLATSEN

– SOM DEL AV EN STIMULERANDE STADSMILJÖ

Göteborgs Stad ökar i befolkningsmängd. Strategin är att skapa en tätare stad – inifrån och ut (Göteborg Stad, Trafikkontoret, 2014, s.23) vilket är ett tillvägagångssätt som går i led med en hållbar utveckling – avstånden krymper vilket minskar bilberoendet och främjar kollektivtrafiken (Boverket, 2013, s.14). Men, resultatet av en förtätning blir även ett högre tryck på de allt färre offentliga ytorna (a.a., s.15). I Göteborg täcks idag stora områden av denna attraktiva offentliga yta av kollektivtrafikens nät med tillhörande hållplatser – platser som jag menar har en stor potential till att, utöver att bidra som en attraktiv vistelse för den som väntar, även bidra som del av en attraktiv urban miljö. Det vill säga, tillföra kvaliteter även för den som passerar platsen. Ytan kan vara mer än bara ett stopp för kollektivtrafiken, mervärden kan nås om fler funktioner

fick spela in – ekosystemtjänster såväl som en estetiskt tilltalande utformning. Idag är samarbetet mellan funktion och estetik i obalans till fördel för funktionella hänsynstaganden – *trygghet och säkerhet, tillgänglighet, igenkänningsfaktor och kostnad*. Är det ett kvalitativt sett att behandla de offentliga ytorna?

”City space can be designed so that all practical requirements are met, but randomly combined details, materials and colour rob it of visual coordination. In contrast, city space can be designed with dominating emphasis on aesthetics to neglect of functional aspects. That the space is beautiful and the details carefully designed is a quality in itself, but far from enough if basic requirements for security, climate, and opportunity for staying are not met. The important aspects of city space must be interwoven into a convincing whole.” (Gehl, 2010b, s.176)

Av citatet kan utläsas att en högre kvalitet på staden alltså nås när funktionella och estetiska värden möter varandra. Skulle hållplatserna kunna utformas mer tilltalande för att höja kvaliteten på stadsrummet? Det vill säga, får hållplatserna lov att ta plats? Gehl menar att “the battle for quality is on the small scale” (2010b, s.118) och jag håller med. Staketet som är uppsatta ”för att ingen ska gå rätt ut i vägen” (Wallin, muntligen, 2014-04-28) skulle även kunna bidra till att skapa starkare sammanhang med omgivningen genom sin estetik och placering. Den funktionella markläggning som idag skapar ”slätare ytskikt, taktila ledstråk och kontrastmarkerade kanter” (Göteborgs Stad, Trafikkontoret, 2013, s.8-9) för att nå fullständig tillgänglighet, skulle förmå att tillföra desamma egenskaper även genom en mer kreativ och stimulerande mönsterläggning. Det kanske är dags att Göteborgs Stad ställer högre krav på JC Decaux – att de ”vågar ta steget och säga vad de vill ha för material!” (Persson, muntligen, 2014-05-09) i utbyte mot att stadsrummet kommersialiseras. Vilken inverkan skulle en ökad differentiering av hållplatsernas identitet kunna ge? Skulle arkitektoniska konstruktioner större än väderskyddets femton kvadratmetrar stimulera den urbana miljön? Eller räcker det med mindre tillvägagångssätt, som att arbeta med tillfälliga installationer? Varför inte ge hållplatsen lite mjuka material? (Se figur 8)



Figur 8. *Installation, Järntorget* (Foto: Roland Ahlgren, Landskapsgruppen, 2014-04-15)

I sin hållplatsmanual problematiserar Västtrafik platsens utformning utifrån att den bör vara lokaliserad ”nära” men samtidigt inte *vara i vägen* (2006, s.15). Jag tolkar detta som en inställning till att hållplatsen bara tillför något för den som vill komma därifrån – en angoringsplats för kollektivtrafiken – och att den är i vägen så fort resan inte är målet. Jag tror istället att det är detta synsätt som är *i vägen*, som bidrar till att skapa blockeringar i stadsmiljön och det offentliga rummet genom exempelvis trafiksepareringar utifrån ett funktionellt fokus. Västtrafik är själva med på att ”en vacker hållplats [ofta känns] mindre i vägen” (2006, s.15) men är hållplatserna verkligen *vackra* idag? Att skapa *vackra* hållplatser tror jag handlar om att se hållplatsen som en del av det offentliga rummet – en integrerad del av stadsmiljön – och att platsen då även ska bidra med stimulerande inslag för den som passerar förbi vilket citatet markerar:

”For people walking through the city, beautiful space, carefully planned details and genuine materials provide valuable experience on their own merits and as a valuable extra layer to the other qualities the city has to offer.” (Gehl, 2010b, s.178)

Om hållplatserna ska tillåtas att få ta denna plats och vara bidragande i Göteborgs Stads mål om att skapa ”mer *attraktiva stadsmiljöer* där människor vill bo, arbeta, handla, studera och mötas.” (Göteborg Stad Trafikkontoret, 2014, s.5) är det viktigt att förhållandet mellan den byggda miljön, kollektivtrafiknätet och hållplatser samordnas i ett tidigt planeringsskede. Detta betonas i Kol-TRAST – Trafikverkets *Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik*: ”Planera med kollektivtrafik som norm och anpassa bebyggelse och gatunät efter kollektivtrafikens behov.” (s.28)

SAMMANFATTNINGSVIS – HUR KAN HÅLLPLATSEN BIDRA SOM DEL AV EN STIMULERANDE STADSMILJÖ?

Kollektivtrafiken och hållplatserna måste få ta plats. En stimulerande kvalitetshöjning är ett tillvägagångssätt som berikar den offentliga miljön samt knyter den samman. Kanske kan unika karaktärer utifrån den särskilda situationen tillåtas prägla hållplatserna mer? Eller är det som Olle Anderson, som designat Göteborgs Stads väderskydd, påpekade under vår intervju när jag ifrågasatte enformigheten:

”Oavsett var i staden du är – öst som väst, så finns det något som binder samman stadsdelarna till en helhet – hållplatserna sträcker sig likt ett pärlband genom skilda bebyggelsestrukturer och stadsdelskaraktärer. Jag blir så glad av att se det!” (Olle Anderson, muntligen, 2014-05-06)

Men, fransett om det är en kollektiv kvalitetshöjning eller en punktsatsning som är det rätta tillvägagångssättet finns det mycket att vinna på att integrera hållplatsen som del av en stimulerande stadsmiljö istället för att godta att dess enda uppgift är att tillgodose ett infrastrukturellt lager – både för den som väntar och de som passerar.

SLUTSATSER

– HUR KAN MERVÄRDEN NÅS?

Hur kan en hållplats gestaltas för att skapa en mer attraktiv väntan men även bidra till en stimulerande stadsmiljö? Denna uppsats inleddes med en bakgrund som motiverade kollektivtrafiken utifrån att den både går i linje med en minskad klimatpåverkan samt följer den rådande trenden om att ta tillbaka staden från bilismen och återinföra den mänskliga skalan. Min övergripande slutsats efter uppsatsens *inventering* och *kritiska diskussion* är att även hållplatsen måste tillföras andra värden än de trafiktekniska och att den *mänskliga skalan* likaså bör återinföras i hållplatsernas utformning om dessa mervärden ska nås.

Det räcker alltså inte att nöja sig med att spårvagnarna hjälper till med att luckrar upp de barriärer som bilarna skapade. För att den kollektiva trafiken vidare inte ska upplevas som en barriär för individen bör hållplatsen utformas för den *kollektiva vistelsen* som uppstår här. Det vill säga en gestaltning som tar hänsyn till mänskliga behov och som stimulera individens sinnen genom fler upplevelsevärden och flexibilitet. *Trygghet och säkerhet, tillgänglighet, igenkänning* och *kostnad* behöver inte spelas ut – det finns utrymme till att möta upp dagens funktionsinriktade utformning genom enkla förändringar så som bättre sittmöjligheter, men även en mer stimulerande estetik. Det handlar om tillåta väntan vara målet istället för resan, att anpassa ytan efter vistelsen istället för rörelsen därifrån – ett fokus på människan istället för trafiken.

Slutsatsen understryker vikten av att bredda inställningen till kollektivtrafikens hållplatser – det är inte bara en på- och avstigningszon för den som vill lämna staden, det är en del av den täta stadens offentliga rum där samhällets invånare valt att vistas – en värdefull yta som bör integreras i sitt sammanhang och tillföra mer än bara en funktion. Det vill säga, utformningen påverkar lika mycket den som valt att vänta på kollektivtrafiken som gemene person som befinner sig i Göteborgs innerstad. Att kollektivtrafiken kommer in i ett tidigt planeringsskede är därför av största relevans för att forma hållplatser som är integrerade med stadsrummets rörelse, vilket även är en betydande faktor för att skapa ett tryggt system.

AVSLUTNING

REFLEKTION

I denna uppsats har målet varit att redogöra för *varför* hållplatser är utformade som de är, genom exemplet Göteborgs innerstad, samt med hänsyn till detta ifrågasätta och föra en kritisk diskussion kring *hur* hållplatserna skulle kunna planeras och gestaltas för att bidra till en mer attraktiv väntan och urban miljö. Syftet har varit att öka min egen förståelse för denna planering samt att belysa hållplatsens potential till att dels få fler att resa kollektivt men även bidra till en stimulerande tät stad.

Bakgrunden till mitt val av ämne tog utgång i mitt personliga intresse för vardagsrörelser i staden och hur jag i min roll som landskapsarkitekt kan planera för att underlätta och förgylla dessa. Hållplatsen kändes som en spännande avgränsning utifrån den otillfredsställelse som jag själva upplever av att vänta. Att få möjlighet att göra denna djupdykning, ifrågasätta utformningen och genom diskussion komma fram till slutsatser, har därför varit väldigt spännande och lärorikt.

Utöver det arbete som sammanfattats i denna uppsats har många timmar spenderats på att sätta mig in i och förstå hur makten över kollektivtrafiken ser ut, det vill säga relationerna mellan statligt, regionalt och lokalt. Det har varit ett sicksackande mellan undantag, målbilder som ännu inte uppnåtts och skilda viljor. Att lägga denna tid gav dock en värdefull kunskap kring den många gånger komplexa samhällsuppbyggnaden vilket är en insikt applicerbar även utanför kollektivtrafikens ramar. Till de avvikelser som förekom i fallet Göteborgs Stad uppstod även situationen då jag som författare tvingades dra egna slutsatser, så som att sammanfatta vilka faktorer som är styrande (trygghet och säkerhet, tillgänglighet, igenkänningsfaktorn och kostnad). För att ta detta beslut rådgjorde jag med de inblandade aktörer som jag var i kontakt med vilket var en ovärderlig möjlighet som underlättade mitt arbete avsevärt.

Men att föra en nära dialog med sakkunniga gjorde det i viss mån även svårt att hålla kvar de uppsatta frågeställningarna. Många gånger under skrivandets gång har jag fått frågan om jag kan delge mitt färdiga resultat, komma till möten och redovisa såväl som blivit motiverad till att fortsätta mitt arbete på masternivå. Detta har givetvis varit en otrolig sporre i mitt arbete men sägas bör att den text som redovisas här utgör en kompromissad del av allt spännande som varit uppe för diskussion. Uppsatsens syfte var att öka min egen förståelse för planeringen och belysa hållplatsens potential vilket jag tycker att jag gjort genom denna grundläggande redogörelse. Att visa på mer konkreta förslag är ett uppdrag som jag gärna tar mig an, men i denna kandidatuppsats fanns varken utrymme eller tid till detta.

METODDISKUSSION.

Under de första veckorna låg fokus på att leta litteratur via sökdatabaser, jag sökte mycket och jag sökte brett. Rapporter efter rapport diskuterade utvecklingen av kollektivtrafiken vilket gav en god grund kring ämnet, men det besvarade inte mina frågeställningar: *vad styr utformningen av hållplatserna i Göteborg och hur kan de planeras och gestaltas på ett sätt som ger mervärden i form av en mer stimulerande stadsmiljö och större upplevelsevärden för den som väntar?* Jag kom till insikt om att min avgränsning krävde ett mer riktat sökande varefter metoden att utgå från kvalitativa intervjuer och platsbesök arbetades fram.

Valet att istället lägga mycket tid och stor vikt vid att söka upp, kontakta och träffa inblandade aktörer har varit avgörande för mitt utfall. Både sett till att de delgav mig de ”rätta” styrande dokumenten, vilket gav en källförlitlighet i mitt skrivande, men även utifrån att kontakten gav insikt kring informella strukturer och drivande faktorer som hjälpte mig bearbeta rapporterna i en vidare litteraturstudie. Metoden att söka efter kvalitativa intervjuer och genomföra dem semistrukturerat resulterade följaktligen i bra källmaterial men bidrog även till stor drivkraft och inspiration i mitt arbete. Engagerade mailsvar med tips och vägledning samt ingående möten har underlättat och stimulerat mitt arbete och möjliggjort att jag kunnat besvara mina frågeställningar. I mitt urval inför intervjuerna sökte jag efter en bredd av yrkesinriktningar för att kunna ge en så god helhetsbild som möjligt. Sammansättning blev på så vis blandad, men alla de intervjuade var å andra sidan män vilket kan ha vinklat mitt utfall.

Platsbesöken var en metod som jag från början inte trodde skulle ge så mycket ny information – jag visste ju hur hållplatserna såg ut. Genom handledning och opponering blev jag dock snabbt påmind om att detta inte var ett vedertaget vetande. Att gå tillbaka till denna grundnivå och ingående studera *hur* det fysiskt ser ut visade sig väldigt givande för att kunna föra ett resonemang om alternativa tillvägagångssätt som svar på min andra frågeställning. Till en början var tanken att inleda arbetet med en undersökning – för att få svar på om min syn om den tråkiga och otrygga hållplatsen var en allmängiltig åsikt. Efter samtal med min handledare, och med insyn i de mängder av litteratur och statistiska undersökningar som just problematiserar den negativa upplevelsen av att vänta, valde jag att frånga denna granskning. Att dra en sådan avgränsning har verkligen underlättat att hålla fokus på mitt mål – att redogöra för *varför* det ser ut som det gör och *hur* det kan skulle kunna förbättras.

En litteraturstudie var nödvändig för att källhänvisa och stötta de insikter som intervjuerna och platsbesöken gett. En genomgång av styrdokumentet besvarade min första frågeställning, teorier och forskningsrapporter inom ämnet hjälpte mig argumentera fram slutsatser för min andra. Jan Gehls tankar om människans beteende i det offentliga rummet gav ett bra stöd även sett till hur teorin fick mig att reflektera ett steg ovanför möblering och markmaterial – vad har egentligen hållplatsen för roll i staden? Är det en del av det offentliga rummet som gestaltas efter människans behov och sinnen? Härifrån drog jag slutsatsen om att den otrygga och tråkiga väntan som jag problematiserar i uppsatsens bakgrund i stor utsträckning beror just på detta – att

hållplatsen idag är utformad för den kollektiva resan och inte den *kollektiva vistelsen*. Jag menar att detta är en relevant kommentar i diskursen vilket var mitt syfte med uppsatsen – att belysa hållplatsens potential! Om mer tid hade funnits skulle jag valt att ta vidare hjälp från redan befintlig forskning inom ämnet, för mycket är redan sagt. Detta hade säkerligen hjälpt mig till att närmare studera konkreta tillvägagångssätt.

KÄLLKRITIK

En stor del av det skriftliga källmaterialet i denna uppsats är publicerat av Västra Götalandsregionen, Göteborg Stad och Västtrafik. Det vill säga, det är rapporter som formats av ett politisk inflytande vilket skulle kunna medföra att dokumenten är något styrda av ett önskat syfte. Sett till min frågeställning och avgränsning till Göteborg Stad utgjorde dessa rapporter trots det ett grundläggande källmaterial för att få insikt i planering av kollektivtrafikens hållplatser.

Att jag använde mig utav Västtrafiks *Handbok för hållplatsers utformning och utrustning* trots det ”undantag” som råder i Göteborg genom avtalet med JC Decaux baseras på att Västtrafiks manual använder Göteborgs Stads *Tekniska handbok* som källmaterial och att denna i sin tur tar hänsyn till möbleringen från JC Decaux.

VIDARE FORSKNING

Jag valde att inte behandla genusperspektivet i min studie, ett aktivt beslut för att kunna hantera uppsatsen. Men i takt med att arbetet skrevs fastnade jag många gånger vid tanken om att *vem* som bestämmer ofta är en man – exempelvis var de fyra intervjuer som jag genomförde med män – men statistiken säger att de som reser mest kollektivt är kvinnor. Det vill säga, det är män som i stor utsträckning planerar för kvinnor – hur påverkar detta utformningen? De individuella villkoren kan även appliceras i förhållande till att jag skriver denna uppsats som ung kvinna, en roll som givetvis påverkar min upplevelse av staden, särskilt i förhållande till den upplevda tryggheten. Att undersöka hur denna typ av sociala konstruktioner kan kopplas till upplevelsen av att vänta och vistas på hållplatser hade varit väldigt spännande vilket jag skulle rekommendera som vidare forskning.

Andra ämnen som tagits upp i uppsatsen, där det finns mycket kvar att diskutera, är: grönskans inverkan på individen, hur reklam påverkar trygghet såväl som belysningens makt i det offentliga rummet.

REFERENSER

OTRYCKTA KÄLLOR

MUNTliga KÄLLOR

Ahlgren, Roland,
civilingenjör/trafikutredare Landskapsgruppen, Göteborg, intervjumöte, 2014-04-15

Anderson, Olle,
f.d. Inredningsarkitekt White, Göteborg, telefonsamtal, 2014-05-06

Persson, Tommy,
Senior Advisor/Etablerare JC Decaux, Malmö, intervjumöte, 2014-05-09

Wallin, Jan-Inge,
projektledare Trafik, säkerhet och förvaltning Atkins, Göteborg, telefonsamtal, 2014-04-28

ELEKTRONISKA KÄLLOR

HEMSIDOR

Göteborg Stad, Teknisk handbok, 2N Hållplatsutrustning (Senast uppdaterad 2013-10-14),
tillgänglig via: <http://www.th.tkgbg.se/sv-se/projektering/2nh%C3%A5llplatsutrustning.aspx>,
[2014-04-16].

Göteborg Stad, Trafikkontoret (Senast uppdaterad 2014-03-20), tillgänglig via:
<http://goteborg.se/wps/portal/enheter/fackforvaltning/trafikkontoret>, [2014-04-23].

JC Decaux, tillgänglig via: <http://www.jcdecaux.se/>, [2014-05-12].

LIKE Architects, tillgänglig via: <http://likearchitects.com/projects/busstopsymbiosis/>, [2014-05-16].

Mobility Management, Teori, tillgänglig via: <http://www.mobilitymanagement.se/teori/>, [2014-04-23].

Svensk kollektivtrafik, Ny kollektivtrafiklag 2012, tillgänglig via:
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Medlemsservice/Sammanfattningar-propositioner-utredningar-mm/Nya-kollektivtrafiklagen/>, [2014-04-23].

Sveriges Riksdag, Lag (2010:1065) om kollektivtrafik, tillgänglig via:
http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-20101065-om-kollektivtr_sfs-2010-1065/?bet=2010:1065, [2014-04-23].

Västra Götalandsregionen, Kollektivtrafiken, tillgänglig via: <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Kollektivtrafik/>, [2014-04-23].

Västra Götalandsregionen, Västtrafik, tillgänglig via: <http://www.vgregion.se/sv/Vastra-Gotalandsregionen/startsida/Kollektivtrafik/Vasttrafik/>, [2014-04-23].

MYNDIGHETSPUBLIKATIONER

Boverket (2010) *Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling*, tillgänglig via:
http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/plats_for_trygghet.pdf, [2014-05-09].

Boverket (2013) *Planera för rörelse! – en vägledning om byggd miljö som stimulerar till fysisk aktivitet i vardagen*, tillgänglig via:
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2013/planera-for-rorelse.pdf>, [2014-05-014].

Göteborgs Stad, Trafikkontoret (2013) *Trafik för alla*, tillgänglig via:
<http://goteborg.se/wps/wcm/connect/d390ec44-28cd-4b3c-88b5-ed5a17d10529/TRAFIKFORALLAtillganglighetsprogrambeslutsunderlag.pdf?MOD=AJPERES>, [2014-04-22].

Göteborg Stad, Trafikkontoret (2014) *Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad*, tillgänglig via: http://goteborg.se/wps/wcm/connect/32f1301c-7e10-4f6d-a0fa-ee4f1c2f3f3a/Trafikstrategi_Slutversion_swe_web_140402.pdf?MOD=AJPERES, [2014-04-22].

Näringsdepartementet (2012) *Den nya kollektivtrafiklagen är här!*, tillgänglig via:
<http://www.regeringen.se/content/1/c6/18/13/16/ce4a5031.pdf>, [2014-04-22].

Regionala ägarrådet (2011) *Samverkansformer kring kollektivtrafik i Västra Götaland*, tillgänglig via:
<http://www.agarradet.se/upload/Regionkanslierna/regionutveckling/Kommunikation/Agarradet/BeslutsunderlagSamverkansformer110214.pdf>, [2014-04-22].

Svensk kollektivtrafik (2005) *Program för en trygg och säker kollektivtrafik – Hållplatser och terminaler samt vägen till och från hållplatser och terminaler*, tillgänglig via:
<http://www.svenskkollektivtrafik.se/Global/Fakta%20och%20publikationer/publikationer/Program%20f%C3%B6r%20en%20trygg%20och%20s%C3%A4ker%20kollektivtrafik%20-%20INFRA.pdf>, [2014-04-22].

Trafikverket (2012) *KOL-trast - planeringshandbok för attraktiv och effektiv kollektivtrafik*, tillgänglig via: http://www.trafikverket.se/PageFiles/56342/kol_trast.pdf, [2014-04-22].

Västra Götalandsregionen (2012) *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland*, tillgänglig via:
http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/TPR/Trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjnprogr_VGR_130625_1%C3%A5guppl%C3%B6st.pdf, [2014-04-22].

Västra Götalandsregionen (2013) *2013 års uppföljning av trafikförsörjningsprogrammet*, tillgänglig via:
<http://www.vgregion.se/upload/Regionkanslierna/Kollektivtrafikn%C3%A4mnden/Kollektivtrafikr%C3%A5den/Verksamhetsutveckling/2013%20%C3%A5rs%20uppf%C3%B6ljning%20av%20trafikf%C3%B6rs%C3%B6rjningsprogrammet.pdf>, [2014-04-22].

Vinnova (2011) *Så blir bra bytespunkter bättre – Aktiva bytespunkter för ökad tillgänglighet och resande, stads- och samhällsutveckling*, tillgänglig via:
<http://www.vinnova.se/upload/EPiStorePDF/SaBlirBraBytespunkterBättre.pdf>, [2014-04-22].

Västtrafik (2006) *Handbok för hållplatsers utformning och utrustning*, tillgänglig via:
http://www.vt-pool.com/download_publ.asp?Document_ID=35480, [2014-04-22].

TRYCKTA KÄLLOR

ARTIKLAR

Grahn, Patrik (2001) Naturens och trädgårdens betydelse för personer med utmattningsdepression. *Svensk rehabilitering* (nummer 3, 2001), s. 18-21.

AVTAL

Göteborgs Stad; JC Decaux (1990) Avtal mellan Göteborgs stad och JC Decaux

BÖCKER

Gehl, Jan (2010a) *Life Between buildings- using public space*. Köpenhamn: Arkitektens forlag, The Danish Architectural Press.

Gehl, Jan (2010b) *Cities for people*. Washington: Island Press

Patel, Runa; Davidsson, Bo (2013) *Forskningsmetodikens grunder. Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur AB.